

RAPPORT FÖR

Upplands Väsby

FÖRDJUPNING AV CYKELFRÄMJANDETS
KOMMUNVELOMETER 2019



CYKEL

1934

FRÄMJANDET

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund	6
Totalresultat	7
Rekommendationer	9
1. Infrastruktur	11
1.1 Infrastrukturinvesteringar	11
1.2 Infrastrukturåtgärder	12
2. Information och marknadsföring	14
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	14
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	15
3. Organisation	17
3.1 Cykelpolitik	17
3.2 Uppföljning och mätning	19
3.3 Organisatoriska åtgärder	21



Foto: Johan Gustafsson

Introduktion

Kommunvelometern är en benchmarking-studie som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Detta är den fördjupade resultatrapporten från Kommunvelometern 2019 för Upplands Väsby kommun.

Årets cykelfrämjarkommun är Uppsala, som toppar Kommunvelometern för andra året i rad efter många år av ökade poäng. På andra plats kommer Linköping och på tredje plats Lund, som båda delade andraplatsen i förra årets Kommunvelometer. I kommungruppen mellanstora kommuner vinner Karlstad och i gruppen små kommuner tar Danderyd förstaplatsen. Läs mer om resultaten för hela Kommunvelometern 2019 på Cykelfrämjandets hemsida. Missa inte heller de andra deltagande kommunernas fördjupade kommunrapporter som också finns att ladda ner på cykelframjandet.se/kommunvelometern.

I år firar Kommunvelometern tio år. Sammanlagt under dessa år har över 100 kommuner deltagit i granskningen. I årets upplaga deltar 45 kommuner, varav fem deltar för första gången och sex kommuner, Göteborg, Malmö, Jönköping, Borås, Gävle och Varberg deltar för tionde året i rad! Du kan läsa mer om dessa kommuners arbete för ökad cykling de senaste tio åren i rapporten för Kommunvelometern 2019.

Inför tio-års jubileet av Kommunvelometern har Cykelfrämjandet genomfört ett reviderings- och uppdateringsarbete av Kommunvelometern i samarbete med Koucky & Partners som tagit fram metoden för att förbättra granskningsmallen så att den bättre fångar upp kommunernas arbete för ökad cykling. Läs mer om metoden för Kommunvelometern i bilagan till Kommunvelometern 2019.

Kommunvelometern bygger på självrapportering från kommuner av kontrollerbara uppgifter inom tre områden med totalt 90 möjliga poäng.

Poängfördelning

1. Infrastruktur (30p)

- 1.1 infrastrukturinvesteringar (20p)
- 1.2 infrastruktursåtgärder (10p)

2. Information och marknadsföring (30p)

- 2.1 informations- och marknadsföringsinvesteringar (20p)
- 2.2 informations- och marknadsföringsåtgärder (10p)

3. Organisation (30p)

- 3.1 cykelpolitik (10p)
- 3.2 uppföljning och mätning (10p)
- 3.3 organisatoriska åtgärder (10p)

Kommunerna delas även upp i kommungrupper baserat på antal invånare för att underlätta jämförbarhet mellan kommunerna: stora kommuner med fler än 100 000 invånare, mellanstora kommuner med 50 000-100 000 invånare och små kommuner med färre än 50 000 invånare. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommuner eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen. Vi har istället valt att mäta kommunernas insatser för cykling inom områdena ovan då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. Metoden bygger på tesen att starkare insatser för cykling på sikt även leder till nöjdare cyklister och ökad cykeltrafik. För att fånga upp cyklistperspektivet har Cykelfrämjandet under 2018 lanserat en ny nationell granskning Cyklistvelometern som syftar till att låta cyklister tycka till om hur cykelvänlig de upplever sin hemkommun. Läs mer om Cyklistvelometern på cykelframjandet.se/cyklistvelometern.

Sammanlagt har årets deltagande kommuner 4 881 159 invånare, ungefär 48 procent av Sveriges befolkning. Kommunvelometern granskar därmed en stor del av de kommuner där Sveriges befolkning cyklar. Genom att granskningen görs i ett flertal kommuner och kontinuerligt under flera år skapar vi en bild av hur prioriterad cyklingen är bland svenska kommuner och hur cyklingens status utvecklas. Detta är en viktig del av vårt gemensamma arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

Bakgrund

BAKGRUNDSINFORMATION

Kommun: Upplands Väsby kommun

Antal invånare: 45 237 invånare

Kommungrupp: Små kommuner

Antal år i kommunvelometern: 4

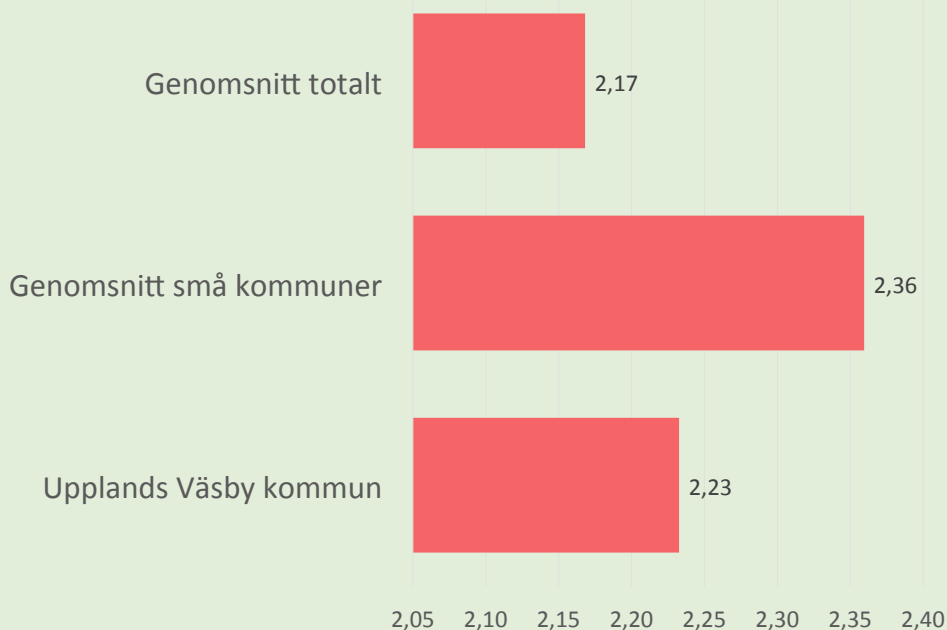
Medlem Svenska Cykelstäder?: Nej

Total längd cykelväg: 106 kilometer

Upplands Väsby kommun med sina 45 237 invånare tillhör gruppen små kommuner i undersökningen. Totalt har kommunen deltagit 4 gånger tidigare i Kommunvelometern. Kommunen är inte medlem i Svenska Cykelstäder

Totalt har kommunen 101 kilometer cykelväg där den ansvarar för väghållningen. Det innebär 2,23 meter cykelväg per person i kommunen. Detta är mindre än genomsnittet bland små kommuner. Dessutom finns 5 kilometer som en annan part ansvarar för. Total längd cykelväg är därmed 106 kilometer.

CYKELVÄG (METER / PER CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



Totalresultat

Upplands Väsby deltar för femte gången och femte året i rad i Kommunvelometern. Kommunen får 38,5 av 90 möjliga poäng och kommer på 34:e plats i årets Kommunvelometer. Kommunen har många infrastrukturprojekt inplanerade vilket ger relativt höga poäng i delområdet infrastrukturinvesteringar. Kommunen får dock relativt låga poäng inom delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar. Vidareutveckling av kommunens påverkanssatsningar och medel därtill utgör ett av flera möjliga områden för förstärkning av kommunens cykelarbete.

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Upplands Väsby kommun investerade under 2018 totalt 183 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 221 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng på delområdet.

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 4 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen genomfört säkerhets- och höjande åtgärder på befintliga cykelvägar.

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 19000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

2.2 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Kommunen får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga.

3.1 CYKELPOLITIK

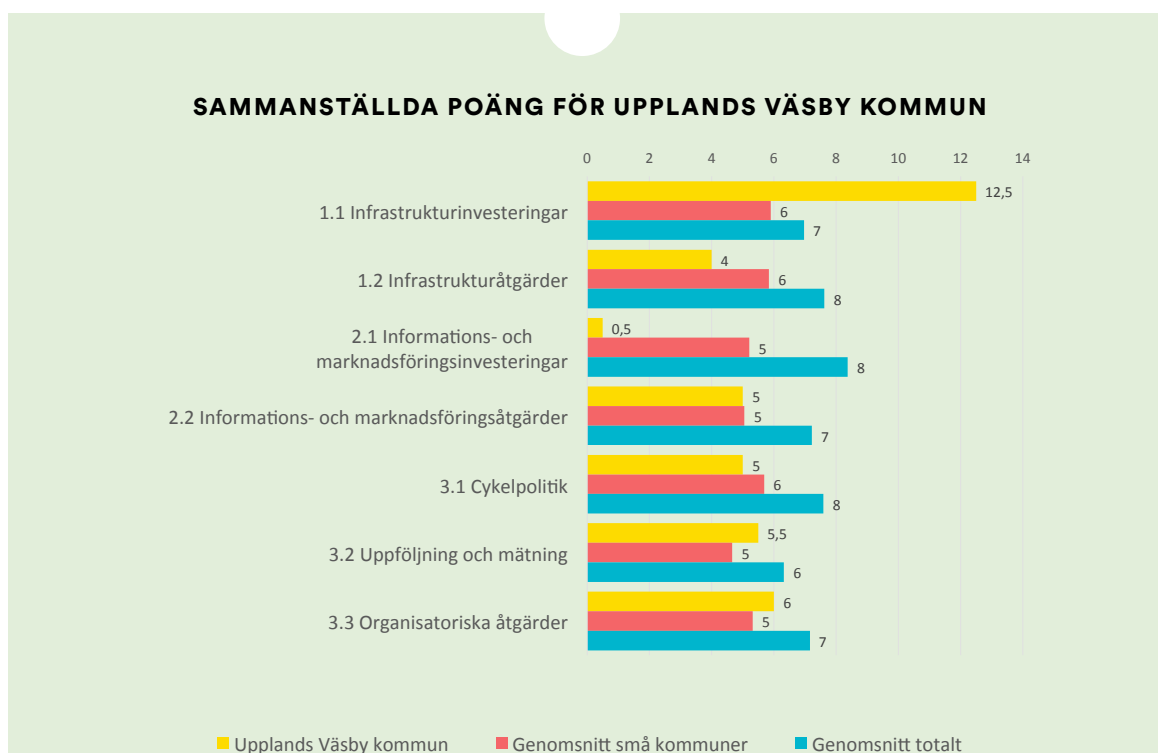
Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Upplands Väsby kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.

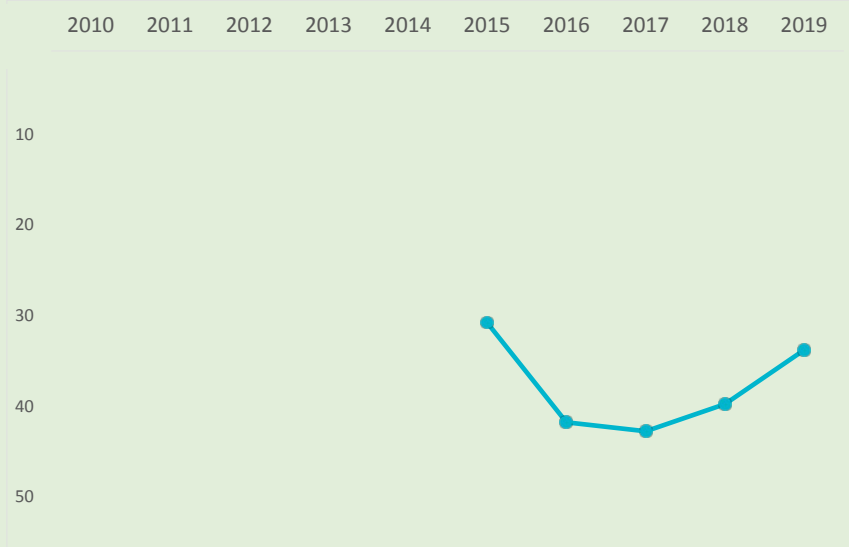
3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 49 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



RANKING I KOMMUNVELOMTERN

UTVECKLING FÖR UPPLANDS VÄSBY KOMMUN MELLAN 2010-2019



UPPLANDS VÄSBY KOMMUN FÅR TOTALT 38,5 POÄNG I ÅRETS UNDERSÖKNING OCH PLACERAR SIG PÅ PLATS 34 BLAND 45 DELTAGANDE KOMMUNER

BLAND SMÅ KOMMUNER PLACERAR SIG UPPLANDS VÄSBY KOMMUN PÅ PLATS 9 BLAND TOTALT 19 MEDVERKANDE KOMMUNER

POÄNGÖVERSIKT FÖR UPPLANDS VÄSBY KOMMUN

	Upplands Väsby kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt	Maxpoäng
1.1 Infrastrukturinvesteringar	12,5	6	7	20
1.2 Infrastrukturåtgärder	4	6	8	10
2.1 Informations- och marknadsföringsinvesteringar	0,5	5	8	20
2.2 Informations- och marknadsföringsåtgärder	5	5	7	10
3.1 Cykelpolitik	5	6	8	10
3.2 Uppföljning och mätning	5,5	5	6	10
3.3 Organisatoriska åtgärder	6	5	7	10
Totalpoäng	38,5	38	51	90

Rekommendationer

Upplands Väsby har sedan 2015 varit en permanent deltagare i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Det finns en stor potential till ökad cykling: Region Stockholms potentialstudie visar att över 40 procent av Väsbyborna skulle kunna cykla till sin arbetsplats under femton minuter, förutsatt att cykelvägnätet var lika framkomligt som vägnätet för motorfordon. För att frigöra de stora samhällsekonomiska vinsterna som ökad cykling kan ge, och samtidigt göra Upplands Väsby till en attraktiv ort att bo och leva i, behöver kommunen arbeta strategiskt med investeringar som gör att cykling blir mer attraktivt i jämförelse med passiva färdmedel. Kommunen har uppgett att de hade en stor cykelinvesteringsbudget för 2018 men där endast en liten del av medlen används. Budgeten för 2019 är störst av alla deltagande kommuner med 891 kronor per invånare och även om det sannolikt innehåller en del försenade investeringar från 2018 är det rätt väg att gå för att förbättra folkhälsan och minska utsläppen. Stadsmiljöavtal kan vara ett enkelt sätt att skala upp investeringarna ytterligare.

Ett kostnadseffektivt komplement är att arbeta med "mjuka" åtgärder: kommunikation för att marknadsföra hållbart resande. De kommuner som satsar mest inom detta område, Växjö och Uppsala, satsar strax under 25 kronor per invånare. Att börja arbeta på bred front med detta område skulle kunna bidra mot att nå kommunens mål att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till biltrafik. Redan idag har kommunen uppgett att de bland annat arbetat med cykling för äldre och barn och unga. Det är en avvägning om man vill rikta sig mot fler målgrupper eller fördjupa insatserna som redan görs.

En grundbult i ett arbete för ökad och bättre cykling är att avsätta personella resurser för att utarbeta strategier, planer och mål för vad man vill och hur man ska åstadkomma det. Den bästa utgångspunkten är att börja med att ta fram ett underlag kring hur resandet ser ut genom en resvaneundersökning, flödesmätningar (periodiska eller kontinuer-

liga) och en nöjdhetsundersökning samt att inventera cykelinfrastrukturen i kommunen. För att styra kommunens arbete är det viktigt med ett politiskt antaget kvantifierat och tidsatt mål om hur framtidens reseandelar ska se ut. Med ett sådant skulle det bli lättare för kommunen att dimensionera trafiksystemet och prioritera insatser.

En lågt hängande frukt kan vara att arbeta för ökad cykling inom den kommunala organisationen, något som kan bidra till förbättrad personalhälsa och göra kommunen mer attraktiv som arbetsgivare. Cyklar för tjänsteresor möjliggör redan idag för kommunanställda att resa aktivt i tjänsten. Genom att erbjuda de anställda förmåncyklar kan kommunen även bidra till att stärka personalhälsan genom ökad cykelpendling. Med gemensamma tävlingar och andra aktiviteter kan det arbetet få ytterligare momentum framåt.



Foto: Johan Gustafsson

1. INFRASTRUKTUR

1.1 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR

Infrastrukturinvesteringar 2018:

183 kr/capita, 8 300 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

670 kr/capita, 30 300 000 kr totalt

Drift och underhåll

Investerat 2018:

221 kr/capita, 10 000 000 kr totalt

Budgeterat 2019:

221 kr/capita, 10 000 000 kr totalt

budgeterade medel 2019 samt personresurser för utveckling och planering av ny cykelinfrastruktur. Kostnaderna räknas per person för att möjliggöra jämförbarhet mellan kommuner av olika storlekar.

Upplands Väsby kommun investerade under 2018 totalt 183 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och 221 kronor per invånare i drift och underhåll, vilket är mer än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen får totalt 12,5 av 20 poäng på delområdet.

UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR 12,5
AV 20 POÄNG PÅ
OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
INVESTERINGAR

I delområdet infrastrukturinvesteringar poängsätts kommunens investeringar i ny cykelinfrastruktur och drift och underhåll av befintlig cykelinfrastruktur under 2018,

INVESTERINGAR I JÄMFÖRELSE MED GENOMSNITTET FÖR SMÅ KOMMUNER OCH TOTALT

	Upplands Väsby kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
Investeringar i ny cykelinfrastruktur under 2018 kronor per capita	183	184	213
Budgeterat för ny cykelinfrastruktur för 2019 kronor per capita	670	186	239
Investeringar i drift och underhåll av cykelbanor under 2019 kronor per capita	221	94	98
Budget för investering i drift och underhåll av cykelbanor under 2018 kronor per capita	221	87	93
Summa investering kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	404	278	311
Summa budget kronor per capita (ny infrastruktur + drift och underhåll)	891	273	332

0,2 PERSONER PER 100 000
INVÅNARE ARBETAR MED
UTVECKLING OCH PLANERING
AV CYKELINFRASTRUKTUR
I KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Upplands Väsby kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,2	1,9	2,1

1.2 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Vi har i år vidareutvecklat delområdet infrastrukturinvesteringar med frågor om vilka typer av infrastrukturåtgärder som har genomförts under året. Dessa "hårda" verksamheter är ofta de första, och ibland enda, man tänker på när kommunens cykelfrågor kommer på tal, men i Kommunvelometern är infrastruktur endast ett område av tre. Infrastrukturåtgärder innebär inte enbart kilometer av nybyggd cykelväg, utan kan även inkludera åtgärder för att skapa säkrare

förutsättningar för cyklister, förstärkt belysning längs cykelstråk eller nya cykelparkeringar.

Kommunen får totalt 4 av 10 poäng inom delområdet för infrastrukturåtgärder. Exempelvis har kommunen genomfört säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar.

**UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR 4 AV
10 MÖJLIGA POÄNG
PÅ OMRÅDET FÖR
INFRASTRUKTUR-
ÅTGÄRDER**

AKTIVITETER INOM OMRÅDET FÖR INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Upp-lands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört åtgärden	Andel bland samtliga kommuner som genomfört åtgärden
Byggt nya cykelvägar		74%	87%
Säkerhetshöjande åtgärder på befintliga cykelvägar		53%	78%
Byggt cykelparkering		58%	76%
Skyltat cykelvägar (vägvisande skyltning)		32%	49%
Byggt ut belysning längs cykelväg		53%	69%
Anlagt säker cykelparkering/cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkt/hållplatser		26%	51%
Rensat bort övergivna cyklar/cykelvrak parkerade i kommunens cykelstall		37%	64%
Genomfört ANDRA åtgärder (än parkering) för att främja kombinerad mobilitet mellan cykling och kollektivtrafik		16%	29%
Genomfört insatser såsom "bike parks", MTB-leder för nybörjare, "pump tracks" eller dylikt		11%	33%
Drift och underhåll på sommaren		95%	96%
Drift och underhåll på vintern		100%	100%
Installerat/byggt offentlig luftstation		32%	47%
Installerat/byggt offentlig cykelservicestation		0%	16%
Drivit uthyrning av cyklar/hyrcykelsystem		5%	22%



Foto: Johan Gustafsson

2. Information och marknadsföring

2.1 INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

Inom detta område mäts vilka medel och personresurser som kommunerna har för att informera och kommunicera om cyklingens möjligheter. Vanliga åtgärder är informationskampanjer, cykeltävlingar eller utmaningar, framtagande av kartor med mera. Budgeterade medel inom information och marknadsföring av cykling är vanligtvis betydligt lägre än för cykelinfrastruktur. Det är helt naturligt, eftersom verksamheter inom information och marknadsföring kostar mindre än att anlägga och bygga ny infrastruktur.

Kommunen får totalt 0,5 av 20 poäng inom delområdet för Informations- och marknadsföringsinvesteringar. Kommunen har investerat 19000 kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018.

UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR
0,5 AV 20 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET
FÖR
INFORMATIONS-
OCH MARKNADSFÖRINGS-
INSATSER

INFORMATIONS- OCH MARKNADSFÖRINGSINVESTERINGAR

	Investerade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2018 per capita	Budgeterade kronor i påverkanssatsningar för cykling under 2019 per capita
Upplands Väsby kommun	0,4	0,0
Genomsnitt små kommuner	1,5	4,2
Genomsnitt totalt	4,5	5,6

0,2 PERSONER PER
100 000 INVÅNARE ARBETAR
MED PÅVERKANS-
SATSNINGAR FÖR CYKLING I
KOMMUNEN

ANTAL HELTIDSANSTÄLLDA PER 100 000 INVÅNARE

Upplands Väsby kommun	Genomsnitt små kommuner	Genomsnitt totalt
0,2	0,8	1,1

2.2 INFORMATIONSS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

Vi har i år utvecklat en kompletterande lista inom området information och marknadsföring med diverse åtgärder för att visa bredden på möjliga aktiviteter inom påverkansarbete för ökad cykling. Kommunerna får ett poäng för varje åtgärd de genomfört under 2018 med max tio poäng i delområdet.

Kommunen får 5 av 10 möjliga poäng. Kommunen har bland annat genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga.

UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR 5 AV 10
POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
INFORMATIONSS- OCH
MARKNADSFÖRINGS-
ÅTGÄRDER

INFORMATIONSS- OCH MARKNADSFÖRINGSÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Upplands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Tryckt upp och spridit cykelkarta eller uppdaterat befintlig	✓	42%	71%
Lanserat och genomfört påverkanskampanjer	✗	53%	78%
Genomfört aktivitet för att främja rekreativcykling	✗	16%	40%
Genomfört aktivitet för att främja motionscykling	✗	11%	16%
Genomfört aktivitet för att främja mountainbike-cykling	✗	21%	27%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till idrottsplats/fritidsaktivitet för barn och unga	✗	5%	18%
Genomfört aktivitet för att främja cykling till skolan för barn och unga	✓	37%	56%
Startat upp/drivit/sponsrat cykelkök	✗	5%	13%
Drivit eller sponsrat cykelbibliotek eller dylikt	✓	21%	24%
Drivit eller sponsrat utbildningar, såsom t.ex. "lär dig cykla" kurser för vuxna	✗	21%	31%
Drivit eller sponsrat "Cykling för äldre" eller dylikt	✓	11%	24%
Genomfört vinterkampanjer för främjandet av vintercykling	✗	32%	47%
Uppmuntrat/uppmärksammat cykling genom "events" längs med cykelvägar eller på torg (och t.ex. utdelning av frukostpåse)	✗	11%	47%
Genomfört påverkansinsatser för ökad cykling direkt med företag och företags anställda	✗	16%	42%
Varit aktiva inom sociala media eller hemsida för att sprida kommunens insatser för cykling	✗	63%	80%
Drivit felanmälningsfunktion (t.ex. anmälan av brister i infrastruktur)	✓	53%	73%
Genomfört eller varit en aktiv del i något cykelturistiskt projekt i kommunen	✗	21%	36%
Informerat om kommunens cykelinsatser/träffat kommuninvånare under t.ex. Europeiska Trafikantveckan eller i samband med annat event	✗	63%	78%



10 Vällingby
2.0 Alvik

3. Organisation

3.1 CYKELPOLITIK

I delområdet cykelpolitik undersöker vi kommunens cykelpolitiska mål, styrdokument och interna arbete för att främja cykling. En tydlig målformulering som förankras politiskt och följs upp är en grundpelare för att cykelarbetet ska lyckas långsiktigt. En cykelstrategi och cykelplan är även de centrala för cykelpolitiken tillsammans med flera andra cykelpolitiska aktiviteter som redogörs för i detta

delområde. Bedömningen omfattar endast om mål, styrdokument och planer finns, inte hur de tillämpas eller följs upp. Inom delområdet för cykelpolitik får kommunen 5 poäng av 10 möjliga. Kommunen har inte antagit en cykelplan under de senaste 5 åren.

UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR 5 AV
10 POÄNG PÅ DELOM-
RÅDET FÖR CYKEL-
POLITIK

AKTIVITETER INOM MÅL OCH UPPFÖLJNING

	Upplands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Finns det uttalade politiska mål om att öka andelen cykeltrafik i kommunen?		79%	91%
Är dessa mål tidsatta?		32%	64%
Är dessa mål mätbara?		37%	69%
Följer berörd nämnd (tekniska, trafik, stadsbyggnad) regelbundet upp uppsatta mål och utvecklingen av cykeltrafiken?		63%	76%

AKTIVITETER INOM CYKELPOLITIK

	Upplands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen antagit någon cykelstrategi eller ett cykelprogram för ökad cykling?		42%	71%
Har kommunen antagit någon cykelplan de senaste 5 åren?		37%	60%
Finns det öronmärkta medel och resurser avsatta i budgeten för att uppfylla cykelplanens mål?		53%	71%
Har kommunen antagit någon cykelparkeringsnorm eller cykelparkeringstal?		47%	73%
Har kommunen några särskilda kvalitetskriterier för cykelparkering?		53%	76%
Har kommunen satt upp kriterier i sina plandokument för hur cykling ska behandlas i planering av ny bebyggelse, t.ex. i översiktsplaner, fördjupade öp, områdesprogram eller detaljplaner?		68%	80%
Jobbar kommunen med TA-planer (trafikanordningsplaner) och/eller har kommunen rutiner för omlodning av cykeltrafik vid t.ex. vägbyggen eller annat som påverkar framkomlighet?		74%	89%
Har kommunen någon aktuell underhållsplan för cykelbanor/-vägar som prioriterar cykling?		47%	71%
Har kommunen genomfört några kompetenshöjande insatser för politiker och/eller tjänstemän för att lära mer om främjandet av cykling? I		79%	87%
I egenskap av arbetsgivare, arbetar kommunen aktivt med att få sina anställda att cykla till och i sitt jobb?		58%	69%




3.2 UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

Delområdet uppföljning och mätning är en viktig del av den egna organisationens arbete för cykling. Genom att följa upp arbetet finns det större möjligheter att se om uppsatta mål är rätt satta och huruvida de kommer att infrias eller ej. Moment som bör ingå i en utförlig uppföljning är mätningar av cykeltrafiken på olika stråk, resvane- och nöjdhetsundersök-

ningar, kartläggning/inventering, felanmälningsfunktioner samt cykelbokslut och cykelrevisioner. Upplands Väsby kommun får 5,5 poäng av 10 möjliga på delområdet. Kommunen är en av de 82% av kommuner som genomfört flödesmätningar under de senaste 5 åren.











**UPPLANDS VÄSBY
KOMMUN FÅR
5,5 AV 10 POÄNG
PÅ DELOMRÅDET FÖR
UPPFÖLJNING OCH
MÄTNING**

MÄTNINGAR

	Har kommunen genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken under de senaste fem åren?	Kontinuerliga mätningar	Periodiska mätningar
Upplands Väsby kommun			
Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	68%	42%	37%
Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten	82%	62%	47%

**UPPLANDS VÄSBY KOMMUN ÄR
EN AV DE 82% KOMMUNER SOM
GENOMFÖR FLÖDESMÄTNINGAR
AV CYKELTRAFIKEN**

AKTIVITETER INOM UPPFÖLJNING OCH MÄTNING

	Upplands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Har kommunen inrapporterat alla sina cykelvägar i NVDB?		58%	62%
Har kommunen en felanmälningsfunktion?		79%	89%
Har kommunen någon uppsatt ambition om att allvarliga fel som felanmäls ska vara åtgärdade inom 48 timmar?		47%	47%
Har kommunen genomfört någon resvaneundersökning där cykelns färdmedelsandel mätts bland kommunens invånare de senaste 5 åren?		47%	69%
Har kommunen genomfört någon nöjdhetsundersökning bland cyklister de senaste 5 åren?		53%	69%
Har kommunen någon dialog med cyklister regelbundet (minst 2 ggr om året), antingen cykelorganisationer eller referensgrupper?		26%	53%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkeering utifrån lokalisering och/eller beläggning/kapacitet under 2018?		47%	60%
Har kommunen inventerat/kartlagt cykelparkeering i kommunen utifrån typ av cykelställ/kvalité under 2018?		37%	53%
Har kommunen gjort något cykelbokslut de senaste 5 åren?		26%	56%
Har kommunen gjort en cykelrevision, exempelvis en BYPAD, de senaste 5 åren?		0%	11%

**UPPLANDS VÄSBY KOMMUN
HAR INTE GENOMFÖRT NÅGON
NÖJDHETSMÄTNING
BLAND CYKLISTER DE SENASTE
5 ÅREN**

3.3 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Det tredje delområdet inom organisation är organisatoriska åtgärder. Dessa åtgärder inkluderar element av både cykelpolitik och uppföljning och mätning, där vikten är att åtgärden ska ha genomförts under det gångna året, snarare än inom de fem senaste åren. Delområdet inkluderar även flera åtgärder kopplade till främjandet av cykling bland kommunens anställda. Kommunerna får ett poäng för var åtgärd de genomfört under 2018 med max

tio poäng i delområdet. Kommunen får totalt 6 poäng av 10 möjliga inom delområdet. Kommunen tillhör de 49 procent av kommunerna som inte genomfört ett cykelbokslut eller cykelrevision.



ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

1 poäng per åtgärd, max 10 poäng	Upplands Väsby kommun	Andel av små kommuner som genomfört aktiviteten	Andel bland samtliga kommuner som genomfört aktiviteten
Nya eller reviderade politiska cykelmål (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade mål)		16%	22%
Ny eller reviderad cykelpolicy/-strategi (revidering = tydligt genomarbetade/uppdaterade dokument)		11%	20%
Ny eller reviderad cykelplan (reviderad = tydligt genomarbetad/uppdaterad plan)		26%	33%
Genomfört flödesmätningar av cykeltrafik		58%	80%
Genomfört en resvaneundersökning		26%	33%
Genomfört nöjdhetsundersökning (aktiv spridning av t.ex. Cyklistvelometern är ok)		42%	58%
Genomfört något cykelbokslut eller cykelrevision (BYPAD)		21%	51%
Tillhandahållit låncyklar för interna resor för kommunanställda		68%	87%
Genomfört kompetenshöjande insatser (utbildningar, konferenser, studiebesök)		63%	84%
Deltagande i Kommunvelometern 2018		68%	76%
Infört eller erbjudit förmåns-/leasingcyklar för kommunanställda		11%	33%
Inventerat befintlig cykelvägsinfrastruktur (utifrån t.ex. kvalitet)		58%	64%
Tillhandahållit/ använt transport/lådcyklar inom t.ex. kommunal förskola eller för "park/gata" (eller annan kommunal verksamhet)		37%	56%
Arrangerat cykelutmaningar för kommunanställda/kommunala bolag och/eller företag i kommunen		32%	44%



Foto: Fanny Westin

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019

En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt.

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Törnsten (Cykelfrämjandet), Fanny Westin (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Daniel Olander (Enkätfabriken), Josefin Stagge (Enkätfabriken), Martin Forsberg (Koucky & Partners), Kalle Bern

Grafisk form: Jonatan Sahlin (Jonatan Sahlin, Grafisk Design), Daniel Olander (Enkätfabriken), Lovisa Valentino (Enkätfabriken)

Omslagsfoto: fotograf:Johan Gustafsson, på fotot: Arijana Marjanovic

Kontaktperson: Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
tel: 073-078 0835,
e-post: emilia.sternberg@cykelframjandet.se



OM CYKELFRÄMJANDET

CYKELFRÄMJANDETS MÅL ÄR TILLVARATA ALLA CYKLISTERS INTRESSEN SÅ ATT FLER KAN OCH VILL CYKLA MER OCH OFTARE. VI JOBBAR FÖR EN BÄTTRE, SÄKRARE OCH MER ATTRAKTIV CYKELMILJÖ. VÅRA MEDLEMMAR ÄR ORGANISERADE I ORTSKRETSAR, FRÅN NORR TILL SÖDER, OCH STÅR FÖR EN VIKTIG DEL AV ENGAGEMANGET. FÖRENINGEN HAR ETT KANSLI I STOCKHOLM OCH VOLONTÄRER SOM ENGAGERAR SIG ÖVER HELA LANDET. VI GENOMFÖR DEN ÅRLIGA GRANSKNINGEN KOMMUNVELOMETERN AV KOMMUNERNAS ARBETE FÖR CYKLING OCH CYKLISTVELOMETERN – EN UNDERSÖKNING AV CYKLISTERS NÖJDHET MED CYKLING I SIN KOMMUN.

CYKELFRÄMJANDETS MÅL HAR SEDAN STARTEN VARIT ATT SAMLA ALLA SORTERS CYKLISTER. DET ÄR FORTFARANDE VÅR LEDSTJÄRNA OCH VÅRT MOTTO. VÄLKOMMEN ÄVEN DU ATT ENGAGERA DIG I VÅR VERKSAMHET.

